

憂陷中東泥潭 美股匯債沽壓大

投資全方位

金針集

美國襲擊伊朗核設備，隨時再陷中東泥潭，進一步拖跌美元資產，預期會有更多國際資金從美國股匯債市場出逃。正當美元國際貨幣地位不穩之際，歐央行行長拉加德直指這是提升歐元地位的機會，暴露出替代美元的雄心，看來美元獨大格局將有變。

大衛

今年上半年美股罕有跑輸全球股市，美國科技股上升引擎全面死火，特朗普加徵進口關稅政策及實施芯片等出口管制措施，反損害美國產業及經濟利益。至於美國國債則持續弱勢，高通脹疑慮令美債沽壓沉重，長債息高企於接近二十年高位，信貸成本實在太高，拖累經濟失去增長動能。

通脹恐惡化 美債拋售更猛烈

值得注意的是，今年上半年美匯指數下跌約9%，將是40年來最差的半年表現，美元匯價未來還有很大下跌空間，特別是美國介入以色列與伊朗的衝突，襲擊伊朗核設施，可能重蹈2001年「9·11」恐襲後發動阿富汗戰爭的覆轍，導致二千多名美軍死亡及虛耗萬億美元資金，長期陷入中東泥潭之中。目前市場尤其關注伊朗會否封鎖霍爾木茲海峽，影響國際原油及商品運輸。目前倫敦布蘭特期油已見



◀市場十分關注伊朗會否封鎖霍爾木茲海峽，影響國際原油及商品運輸。此亦令投資者對油價後市看漲。

上周有約184億美元資金從美國股票基金淨流出，為逾三個月以來最多。同時，根據美國銀行的數據，外國央行自今年以來都一直在拋售美國國債，累計涉及金額480億美元。由此可見關稅政策引發全球看空美債的情況比預期更為嚴重。

外商棄用美元結算 匯價跌不停

最令人感到意外的是，除了外國央行減持美國

國債之外，據美國媒體報道，更有外國供應商與美國進口商做交易的時候，罕有要求不以美元用作交易結算，改以歐元、人民幣結算，原因美元匯價跌勢未止，恐有匯兌上損失。這情況是前所未見，美元國際貨幣地位沒落已在眼前，相信美元在全球外匯儲備佔比持續下降，美國失去金融霸主地位的日子隨時提早到來。

歐元升勢勁 美歐貨幣戰打響

事實擺在眼前，包括歐洲、日本資金紛紛從美元資產出逃，其中歐元兌美元在今年抽升逾11%，推動德國股市等歐洲股市創新高。近日，歐洲央行行長拉加德發文力撐歐元的舉措顯得極不尋常，更是直言要緊握機遇，提升歐元國際地位，形容全球歐元時刻來臨，暴露出歐元替代美元一哥地位的雄心，正式打響了美歐貨幣戰、金融戰。

事實上，近年從美國流出的資金除了東移中國以至亞洲市場之外，亦有相當部分流向歐洲市場，目前歐元在全球外匯儲備佔比為16%，與美元46%全球外儲佔比逐步拉近，看來美元獨大的形勢將有變，形成少數主權貨幣相互競爭的格局。

弱美元時代來臨，全球正以破紀錄規模做空，美國股匯債拋售將浪滾浪，引爆金融危機恐在所難免。

心水股

建行 (00939)

中銀香港 (02388)

老鋪黃金 (06181)

內銀內險強勢 盯緊工行中銀國壽

頭牌 港股上周的升降韻律為三跌二升，特點是守不住恒指24000點關，但亦跌不穿23000點至23100點區間。恒指收沈金 報23530點，較前周跌362點。

上周的恒指高點為24125點，低點23186點。不少人認為，這就是6月港股剩下6個交易日的恒指波幅了。對此，我有認同感。

港股正進入一個牛市周期，以波浪理論分析，第一浪乃自2024年1月22日恒指低見14794點為始發，然後在該年10月升見23241點完成一浪中的小浪。此浪向上波動8447點，極為凌厲。到了該水平，恒指進入調整浪隨後又於2025年再展新升浪，到3月18日升抵24740點創收市指數新高，又於翌日創出中段高點24874點。

換言之，恒指經過調整，最終又將高點由先前的23241點推高至24874點，高了1633點。如今在該高位反覆鞏固，建成拱形頂部，所等待的是何時一舉升越24800點至25000點區間阻力，達至新的高峰。

上周，恒指收23530點，離頂峰指數差1344點。鑒於當前的政經環境似乎還未是吹響大進軍號角的時候，所以短期內恒指的走向應是23000點至24200之間的運行。不要小覷這千二點波動，因有個別發展模式，一些強勢股肯定仍大有用武之地，而對投資者來講，只要選股恰當，就算指數不大漲，強勢股依然可以為你帶來不俗利潤。

對此，相信每一個投資者都心中有數，認同買股不買市，重要的是作精明選擇。

幸運地，本欄提出吸納高息優質國企股的概念，又指明要用「買入、收息、持有」的戰術，均證明是靠譜的，可信賴可成功的。

那麼，現在又怎樣選股呢？以下就簡要講講我的心水：

第一，繼續以內銀內險為強勢板塊，集中火力攻這兩個板塊。心水股是工行（01398）、建行（00939）、中銀香港（02388）、中國人壽（02628）、平保（02318）。中國銀行（03988）我也喜歡，但近期落後，宜留意轉強時機。

二線股留意領展恒隆地產

第二，選高息落後二線股。領展（00823）是我愛股，而「影子股」可留意恒隆地產（00101），以後有機會再詳細講。在超低息環境下，香港地產應有復甦機會。恒隆在內地和香港都擁有承租商場，現價很平，周息率7.6厘，目標價8.2元至8.5元，可考慮低位收集。

智駕推動汽車鏡頭需求 舜宇看俏

大行 里昂發表研究報告指，維持舜宇光學（02382）「跑贏大市」評級及目標價88.6元。舜宇上周舉行投資者日，里昂引述舜宇管理層表示，雖然智能手機出貨量持平，但預料今年手機市場價值將增長7%。集團估計玻塑混合鏡頭今年付運按年大增4倍以上，以滿足長焦潛望鏡及小型化/超薄主攝的光學升級需求。

集團認為，採用中國汽車品牌將帶動汽車鏡片組出貨量強勁增長。該行表示，隨著中國和海外智能駕駛的滲透，舜宇的汽車鏡頭和模組需求強勁，而其在擴展現實（XR）技術和機器人領域的領先技術應為其能帶來長期增長動力。

此外，麥格理認為舜宇光學在微型化、模組封裝、鏡片成型和音圈馬達(VCM)整合方面有領先地位，正推動客戶採用更先進的技術，將舜宇納入買入名單。最新目標價為99元，評級「跑贏大市」。

香港華民航空A300F貨機本周完成由大阪飛返香港的最後一個商業航班後將退出華民航空機隊。在A300F貨機機隊光榮引退、華民航空全面實現機隊現代化計劃之際，華民航空總裁戴子超及副首席機長張嘉銘共同回顧了該款貨機的輝煌歲月。同時，民航處副處長黃嘉華亦在訪問中表示，將繼續支持業界，致力鞏固香港全球最繁忙空貨運樞紐的地位。



◀華民航空曾擁有多達10架A300F貨機。

傳承與啟航 華民航空A300F機隊退役邁向A330F單一機型營運

戴子超: 高效安全貢獻重大 機隊轉型運力提升

戴子超表示，華民航空作為國泰集團全資附屬公司，自1986年成立以來，不斷改變適應市場，於2004年起專注於速遞貨運服務。

「我們的航班注重時效性，皆於夜間出發，專注運送速遞體積較小的高附加價值貨物，與國泰貨運形成優勢互補。因使用較小的貨機可以在區域內快速往返香港，而A300F機型特點是以高效和小型為主，正正滿足了我們飛往亞洲區各大城市，包括曼谷、北京、宿霧、馬尼拉及名古屋等專屬貨機航點的需求。」



▲（左起）民航處副處長黃嘉華、華民航空總裁戴子超及華民航空副首席機長張嘉銘一同回顧A300F貨機點滴。

「20年前當我們使用A300F貨機時，香港仍未成為全球最繁忙的貨運機場，但積少成多，有如『愚公移山』，在集團和同業並肩推動空貨運發展過程中發揮了重要作用。」華民航空近年逐步引退A300F貨機，轉而引入更先進的A330F貨機，機隊轉型計劃於今年6月中完成後，為營運A330F單一機型的航空公司。「我們以安全及營運目標為考量，新一代機隊將包含4架A330-200F貨機，及10架A330-300F改裝貨機。全數飛機均配備勞斯萊斯Trent 700引擎，在運力上有所提升，還具備運作更寧靜和更高的燃油效率，有助於華民航空在環保和經濟效益上實現雙贏。與此同時，華民航空已經為A300F貨機的機師提供了全面的新機型培訓。」

戴子超強調，「為迎接明年到來的40周年，公司將繼續積極探索新機遇，在國家政策支持下，除加強傳統的東北和東南亞市場發展外，還計劃於澳洲、『一帶一路』沿線國家和地區等增加更多的航點，以適應全球航空貨運市場的變化和需求，期為華民航空帶來更大發展機遇的同時，維持香港全球第一貨運機場的重要地位。」

戴子超補充說，衷心感謝民航處作為業界監管者的支持與助力，香港空貨運業才能取得亮麗佳績。

黃嘉華: 政府業界目標一致 共促香港貨運發展

說起來，民航處副處長黃嘉華與華民航空早有淵源，A300F貨機是次的光榮引退，勾起了她早年由民航處借調至華民航空的一段難忘經歷。她憶述稱，當年華民航空開辦「A300-600初級飛行員轉換課程」，而自己則在2005年於澳洲完成專業機師課程後回港，在部門的支持下，便成為轉換課程的第一批學員，成功取得A300-600貨機機師執照。「在駕駛A300F時遇到過不少挑戰，例如要應對不同機場的起降環境，或在暴風雨惡劣天氣下飛行等。這些都是難忘且寶貴的經歷，其間透過機上的實際操作，不僅讓我更好地掌握飛行技巧，還能深入了解航空業的運作，以至航空安全的監管等，無論於我個人或在民航處崗位上推動行業發展方面來說，都大有裨益。」

「香港國際機場由2010年起14次成為全球最繁忙貨運機場，這個亮麗成績得來不易，值得香港市民珍惜和引以為傲。」黃嘉華指出，香港空貨運業多年來取得的成就，得益於多方面因素。首先是香港「背靠祖國、聯通世



▶華民航空總裁戴子超肯定A300F貨機為華民航空作出的貢獻，並寄望新一代A330機隊續在推動香港空貨運業發展里程中發揮更大作用。

界」的優越地理條件，其位處國家的南大門、大灣區及亞太地區中心之利，極具戰略性優勢。其次是完善的法規和法律制度，加上民航處對業界的監管與支持。「在中央人民政府的授權下，香港特區政府可以和民航夥伴進行航權談判、磋商，這賦予我們擴大航空網絡貨運和客運的更大能力。當面對風浪和挑戰時，我們會與業界共同努力，讓一批批貨物日以繼夜不斷往返，讓香港貨運服務繼續保持繁榮與優勢。」

黃嘉華表示，民航處首要做好監管的角色，以確保航空業的安全。而在制定政策過程中需與業界等有充分的溝通協商，共同推動香港民航業的發展。「民航處一直積極支持業界的工作，例如疫情過後因貨運量激增，民航處隨即加派人手處理航班申請，滿足了航空公司以至整個社會運送物資的需求。」隨著三跑道系統正式啟用，她深信將可為業界帶來更大的發展空間，民航處會繼續以支持香港民航業發展的初心和拚勁，團結各專業團隊，達成保持香港全球最繁忙貨運機場和鞏固香港國際航空樞紐地位的一致目標。

張嘉銘: 歷時數年完成轉型 滿足未來飛行需求



▲戴子超（右）、張嘉銘（左）分享華民航空機隊轉型計劃。

飛機更高，但成功駕駛後的滿足感無可比擬。」張嘉銘介紹稱，華民航空機隊現有超過100位機師，當中逾四分之一為香港的華裔機師，充份體現公司對本地人才的重視。是次華民航空的機隊轉型是長期計劃，機師需接受約三個月的密集培訓，通過嚴格考試後才能獲得民航處頒發的A330機型執照。華民航空歷時數年始完成轉型計劃，旨在確保現役機師適應新機型，更好地滿足未來飛行需求。



◀華民航空團隊慶祝A300F機隊光榮引退。

香港華民航空A300F貨機資料

服務時期：2004年—2025年

總載荷：54,000公斤

巡航速度：每小時870公里

最遠飛行距離：3533公里（沒有減少最高載荷情形下）

華民航空以A300F執飛最遠距離為香港至巴林—7159公里

（特刊）